Рекомендуемая цена: 549 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 103

МОДИФИКАЦИИ «ЛАДЫ ПРИОРЫ»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00103

9 772618 724302

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 103, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 000 экз.
Цена: 549 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 24.07.2020.
Дата выхода в свет: 15.10.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © ИТАР-ТАСС/Андрей Холмов; 7 (две верхние) © РИА Новости, (третья сверху) © Артем Кокорев/Wikimedia Commons, (внизу) © Sah68/Wikimedia Commons; 8 (вверху) © Sah68/Wikimedia Commons, (в середине) © Arnar Ram 2/Wikimedia Commons, (внизу) © Ultron m12/Wikimedia Commons; 9 (вверху) © East News, (внизу) © Gottlieb Daimler/Wikimedia Commons; 10 (вверху) © East News, (внизу) © Levin Holtkamp/Wikimedia Commons; 11 (вверху слева, внизу) © East News, (вверху справа) © Morio/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Установка заднего окна, панели и обивки крыши

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Модификации «Лады Приоры»

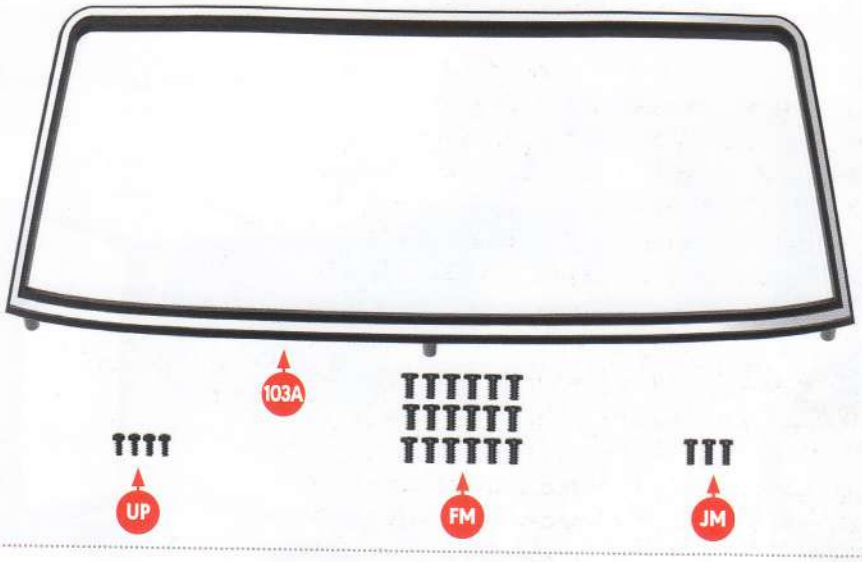
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Гениальный конструктор А. В. Майбах

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

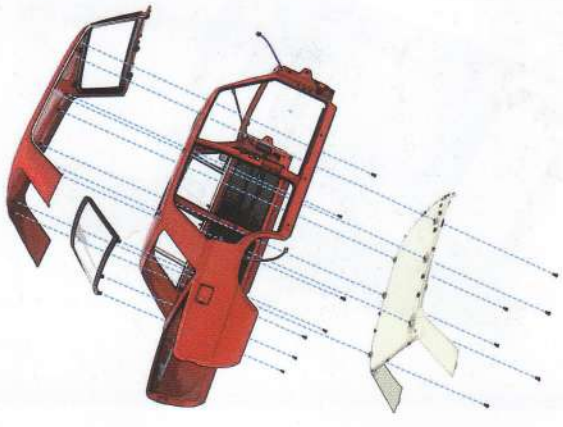
Установка заднего окна, панели и обивки крыши

Установите на каркас кузова полученное с этим номером заднее окно, а также уже имеющиеся у вас панель и обивку крыши.

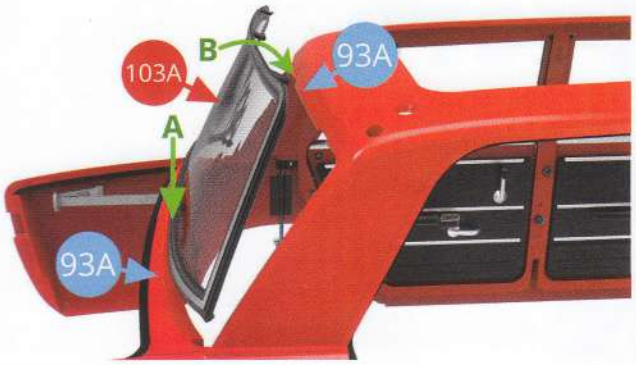


- 103A Заднее окно
- UP Винт M1,5 × 3,0 мм (4 шт.)
- FM Винт M2,0 × 4,0 мм (18 шт.)
- JM Винт M1,7 × 4,0 мм (3 шт.)

Схема сборки

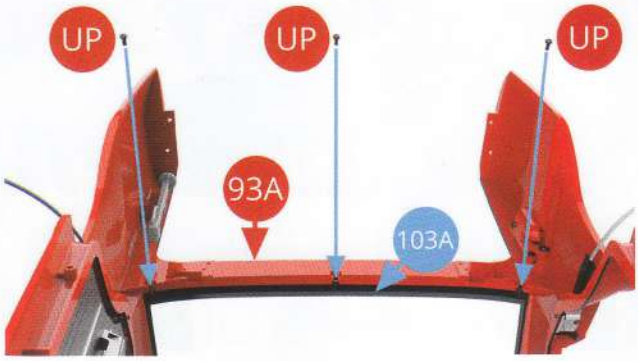


1



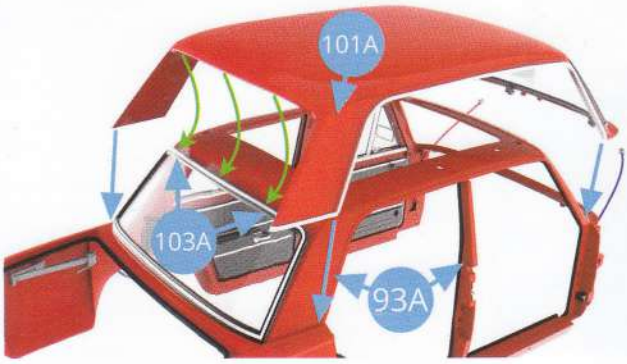
Вставьте заднее окно 103A в нижнюю часть оконного проема каркаса кузова 93A (стрелка A) и поверните до защелкивания верхних креплений (стрелка B).

2



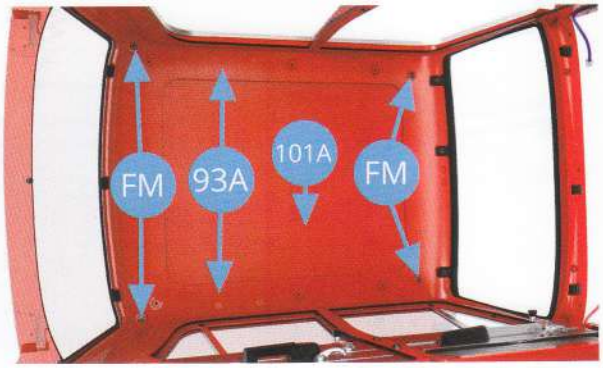
Закрепите заднее окно 103A на каркасе кузова 93A тремя винтами UP.

3



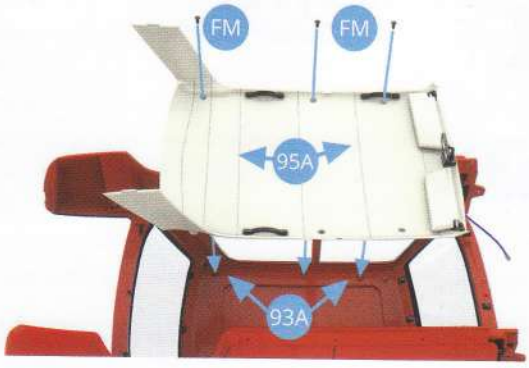
Установите панель крыши 101A на каркас кузова 93A, вставляя заднюю кромку панели крыши 101A за верхнюю кромку заднего окна 103A (три зеленые стрелки).

4



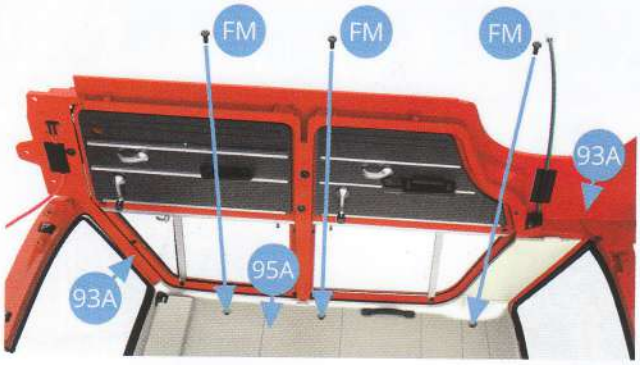
Закрепите панель крыши 101A на каркасе кузова 93A четырьмя винтами FM.

5



Установите обивку крыши 95A на внутреннюю сторону каркаса кузова 93A.

6



Закрепите обивку крыши 95A на внутренней стороне каркаса кузова 93A с каждого края тремя винтами FM.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Модификации «Лады Приоры»

«Лада Приора» – это результат глубокой модернизации семейства ВАЗ-2110, производство которого началось в 1996 году. В то время на АвтоВАЗе внедряли методы компьютерного проектирования, обкатывая новые технологии на проекте «Лада Калина», и накопленный опыт очень пригодился при создании «Приоры».

Продажи седана «Лада Приора» (ВАЗ-2170) начались в апреле 2007 года. Первыми на рынок поступили машины в комплектации «норма» с подушкой безопасности водителя, передними стеклоподъемниками и электроусилителем руля. Первую товарную партию заранее отправили дилерам, и они полностью распродали ее в первый же день продаж.

«Приора» – значит «первая»

Точного перевода названия «Приора» (Priora) на русский язык не существует. Если искать буквальный перевод с языков с латинским корнем – испанского и итальянского, – то перевод будет сугубо церковный. В первом случае – «приор», во втором – и вовсе «настоятельница». Однако изначально было ясно, что название «Приора» – производное от слова «приоритет», то есть «лидирующий, первый».

Так получилось, что «Приора», как будто благодаря названию, в некоторых случаях действительно стала для АвтоВАЗа первой: первая «Лада» с подушкой безопасности в базовой комплектации, первая «Лада», успешно прошедшая международные тесты на безопасность пешехода, первая «Лада» с роботизированной коробкой АМТ и т. д. После запуска в производство новой модели некоторое время машины семейств «Приора» и «Лада 110» выпускались параллельно, но «Приора» довольно быстро вытеснила модель-предшественницу. В марте 2007 года начался выпуск седана «Приора», ВАЗ-2170, в феврале 2008-го началось производство хэтчбека ВАЗ-2172, а в мае 2009 года – универсала ВАЗ-2171. Позднее выпускались также и мелкосерийные

Цех сборки автомобилей «Лада Приора» на заводе ОАО «АвтоВАЗ». 2009 год.

модификации – удлиненная «Приора Премьер» (Priora Premier), трехдверная «Приора Купе» (Priora Coupe) и спортивная «Приора ТМС» (Priora TMS).

16 июля 2018 года в Сети появилось фото последнего кузова «Лада Приора» в сварочном цехе автозавода, украшенного цветными воздушными шариками и покрытого плакатом с надписью «Последний!». Фото было сделано 13 июля 2018 года около 14:00 (на плакате на фото указана другая дата – 11 июля). Модель собиралась еще несколько дней, пока не закончились ранее сваренные кузова, включая последний.

Семейство «Приора»

Первым представителем семейства был седан. Модель комплектовалась как 8-, так и 16-клапанными двигателями объемом 1,6 л. После 2013 года автомобиль подвергся рестайлингу. Внешний облик при этом изменился незначительно, а вот салон претерпел серьезные изменения: автомобиль получил новый дизайн приборной панели с качественным пластиком. Внутренняя отделка также стала выполняться из более качественного материала, появились хромированные вставки. Появились и новые сиденья с боковой поддержкой и большим диапазоном регулировок.

Автомобиль с кузовом хэтчбек представлял собой глубокую модернизацию хэтчбека ВАЗ-2112 с полностью измененным дизайном кузова, включая заднюю часть, получившую оригинальную светотехнику и кузовные панели. Хэтчбек получил двигатели объемом 1,6 л и мощностью 81, 90, 98 и 106 л. с.

Последней массовой модификацией «Приоры» стал универсал. Этот автомобиль представлял собой глубокую модернизацию универсала ВАЗ-2111 с новым дизайном кузова, особенно его задней части с оригинальными кузовными панелями и светотехникой. Задние боковые окна устанавливались без пластиковых накладок, изменилась их форма – они стали расширяться кверху. Задние фонари с двери были перенесены на кузов и скомпонованы вертикально. На колесных арках багажника появились скобы для закрепления груза.

Автомобиль «Лада Приора» на сборочном конвейере завода ОАО «АвтоВАЗ» в Тольятти. 2012 год.

Новая мелкосерийная модель – «Лада Приора Купе». 2010 год.

Спортивная модификация автомобиля «Лада Приора» во время заезда. Современная фотография.

«Приора» и Ким Чен Ын

30 июня 2018 года, по сообщению корейских и российских СМИ, высший руководитель КНДР Ким Чен Ын совершил инспекционную поездку в воинскую часть № 1524 на автомобиле «Лада Приора».

Автомобиль «Лада Приора Премьер». 2009 год.

Автомобиль ВАЗ-2171 «Лада Приора». Современная фотография.

На автомобиль устанавливался единственный 16-клапанный двигатель объемом 1,6 л и мощностью 98 л. с. и с механической 5-ступенчатой КПП. В состав единственного варианта комплектации были включены полный комплект подушек безопасности, электропакет, парктроник, иммобилайзер, преднатяжитель ремней, ABS.

Еще одной мелкосерийной версией «Приоры» стал ВАЗ-21708 («Приора Премьер») – удлиненный на 175 мм в проеме задних дверей автомобиль с кузовом типа седан, созданный на базе седана ВАЗ-2170. Удлиненный кузов обеспечивал больший комфорт, более удобную посадку и высадку задних пассажиров. Автомобиль выпускался партнером АвтоВАЗа, тольяттинской фирмой «Супер-Авто».

Мелкосерийные модели

К числу мелкосерийных модификаций «Приоры» в первую очередь стоит отнести «Лада Приора Купе» (LADA Priora Coupe). Трехдверный хэтчбек выпускался на базе пятидверной модели ВАЗ-2127 на опытно-промышленном производстве ВАЗа.

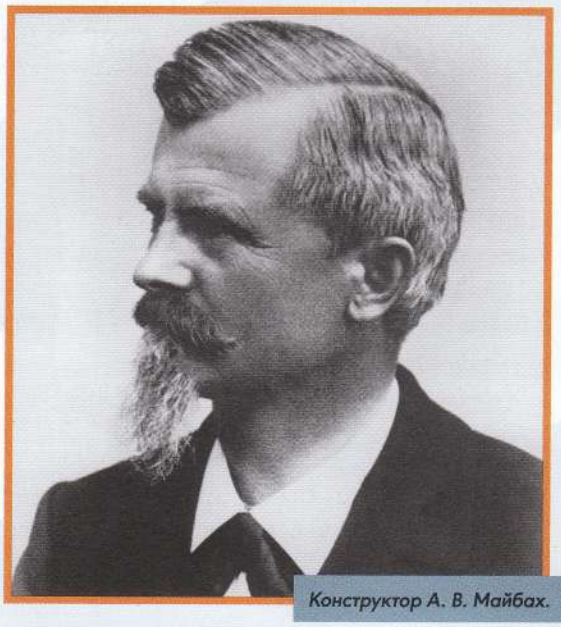
Для этого автомобиля было разработано более 150 оригинальных деталей и узлов: задние крылья, детали каркаса кузова, передние двери, крыша, стекла боковин и уплотнители стекол, декоративные накладки кузова, диски колес, обивки салона. Спинки передних кресел сделали складными, а их каркас был усилен. В остальном автомобиль не отличался от пятидверного хэтчбека в комплектации «люкс».

Автомобиль «Лада Приора Купе». Современная фотография.

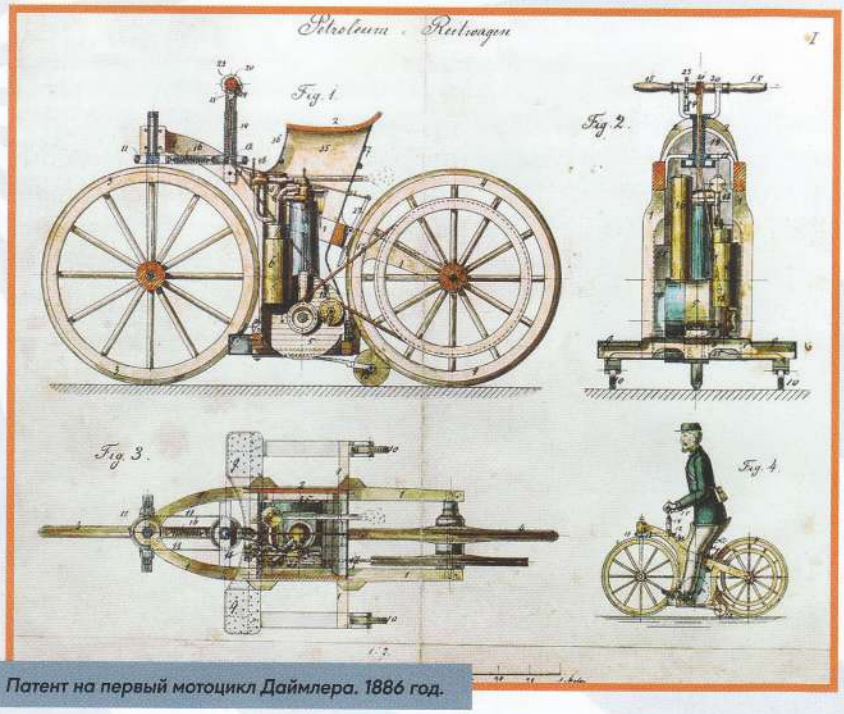
Седан «Лада Приора Премьер», он же ВАЗ-21708. Современная фотография.

Гениальный конструктор А. В. Майбах

Август Вильгельм Майбах – один из пионеров автомобилестроения, предприниматель, сооснователь автомобильной компании «Даймлер Моторен Гезельшафт», создатель первого автомобиля под торговой маркой «Мерседес». За свои инженерные достижения еще при жизни он получил прозвище «Король конструкторов».



Конструктор А. В. Майбах.

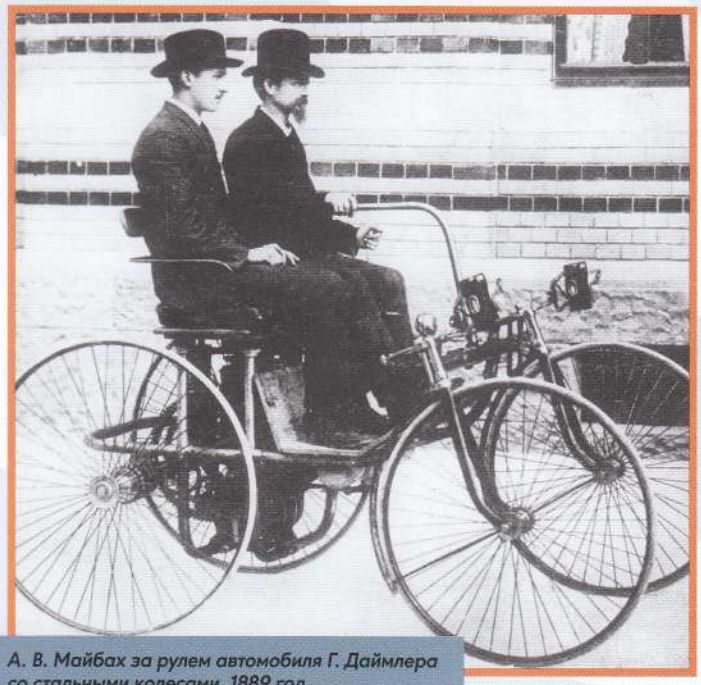


Патент на первый мотоцикл Даймлера. 1886 год.

Помимо нескольких конструкций двух- и четырехцилиндровых двигателей, мировое автомобилестроение обязано Майбаху первым карбюратором с жиклером, сотовым радиатором, сцеплением с ленточной пружиной, первым в мире стальным автомобильным шасси и еще много чем.

Начало карьеры

Вильгельм Майбах родился 9 февраля 1846 года в семье плотника в городе Хайльбронн (Вюртемберг). После смерти родителей (в 1856 году умерла мать, а спустя три года – отец) мальчик попал в сиротский приют в Ройтлингене, где получил профессию чертежника и конструктора. В возрасте 15 лет он проходил днем практику в мастерской и конструкторском бюро завода, а вечером брал уроки по черчению



А. В. Майбах за рулем автомобиля Г. Даймлера со стальными колесами. 1889 год.

и естественным наукам в городской школе, а позже – также по математике и физике в городском училище. Именно тогда он впервые встретил Готлиба Даймлера, который в 1863 году стал техническим директором завода в Ройтлингене. В то время Вильгельму было 19 лет. В служебные обязанности Готлиба входило шефство над приютом. Заметив усилия юноши, Даймлер взял его на работу в качестве своего главного помощника – должность, которую Майбах занимал до самой смерти Готлиба в 1900 году.

После окончания приютской школы Майбах был направлен на курсы при Ройтлингенском техническом колледже. В 1869 году он поступил в конструкторское бюро предприятия «Машиненбау Гезельшафт» в Карлсруэ. Когда в 1872 году Даймлер получил приглашение Ойгена Ланге на занять должность технического директора на фирме «Отто унд Ланген Газмоторенфабрик Дойтц», выпускавшей газовые двигатели, разработанные Отто, он заявил, что примет его только в том случае, если найдется место и для его помощника Вильгельма Майбаха. Контракт был подписан. В 1878 году Вильгельм женился на Берте Вильгельмине Хабермаз, подруге Эммы Кунц – жены Даймлера. 6 июля 1879 года у них родился первый из троих детей – Карл.

В тот период Майбах занимался усовершенствованием двигателя Отто и организацией производства. В марте 1882 года из-за разногласий, возникших с руководством предприятия, Майбах и Даймлер были вынуждены покинуть фирму.

В конце 1883 года Даймлер и Майбах запатентовали свой первый двигатель, работавший на лигроине. К концу 1885 года Майбах и Даймлер разработали первый из своих двигателей, который рассматривается как предшественник всех современных бензиновых двигателей. В 1889 году инженеры сконструировали и собрали свой первый автомобиль.

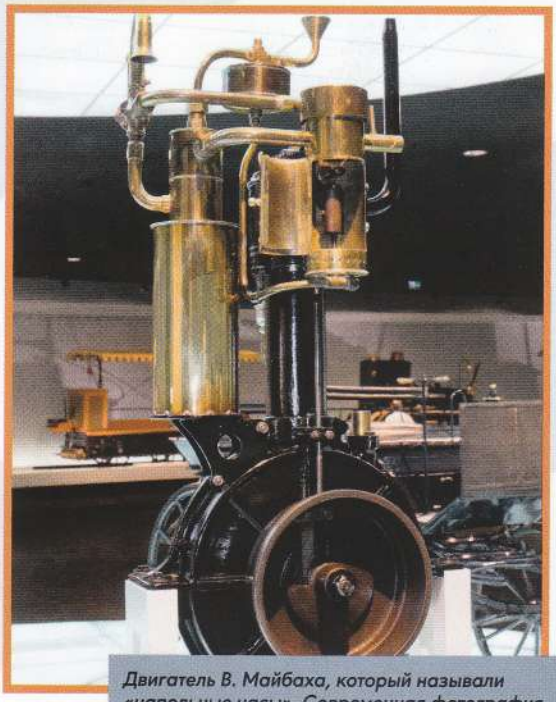
«Мерседес» и другие

В ноябре 1890 года Даймлер, Майбах и финансист Макс Дуттенхофер основали компанию «Даймлер Моторен Гезельшафт». Майбах возглавил конструкторский отдел новой фирмы. Спустя год прошло первое успешное испытание четырехтактного двигателя, а вскоре началось его производство. Участвовал Майбах и в проводившейся Даймлером в 1885 году работе по созданию первого мотоцикла, который был запатентован годом позже. В последующие годы Вильгельм занимался конструированием автомобилей и двигателей для Даймлера. В 1901 году под его руководством был создан первый автомобиль «Мерседес», вслед за ним появилось еще несколько моделей, победивших в ряде престижных спортивных состязаний, включая Кубок Гордона Беннета. В 1906 году появился первый автомобиль «Мерседес» с 6-цилиндровым двигателем конструкции Майбаха.

В начале 1907 года Майбах оставил предприятие Даймлера и принял предложение графа Фердинанда фон Цеппелина об основании компании по изготовлению двигателей для дирижаблей. В 1912 году эта фирма была реорганизована и перебралась в город Фридрихсхафен, где начался выпуск авиационных двигателей. После поражения в Первой мировой войне

Деревянная модель первого мотоцикла Даймлера. Современная фотография.

В. Майбах (2-й ряд) с Г. Даймлером во время демонстрации грузовика на автосалоне в Париже. 1898 год.



Двигатель В. Майбаха, который называли «напольные часы». Современная фотография.

и подписания Парижского мирного договора Германия лишилась права производить на своих предприятиях военную продукцию, в том числе и двигатели для аэропланов и дирижаблей. Поэтому Майбах вернулся к автомобилестроению и разработал 6-цилиндровый двигатель с боковыми клапанами рабочим объемом около 6 л.

В 1921 году появилась новая фирма, носившая имя конструктора, которая специализировалась на изготовлении автомобилей высшего класса, – «Майбах Моторенбау ГмбХ» (Maybach-Motorenbau GmbH). Первая модель «Майбах W3» (Maybach W3) была представлена в 1921 году на автомобильной выставке в Берлине. На ней были установлены 6-цилиндровый двигатель, тормозная система на четырех колесах, новая система трансмиссии, а максимальная скорость автомобиля составляла 105 км/ч. Правда, сам Майбах все больше отходил от дел. Большинство разработок, внедрявшихся на фирме, принадлежали его сыну Карлу, который унаследовал отцовский талант конструктора. Весной 1929 года Вильгельм Майбах, едва отпраздновав с семьей Пасху в Канштатте, заболел и через два дня умер. Имя конструктора увековечено в «Зале автомобильной славы» в Детройте.

Возрождение марки

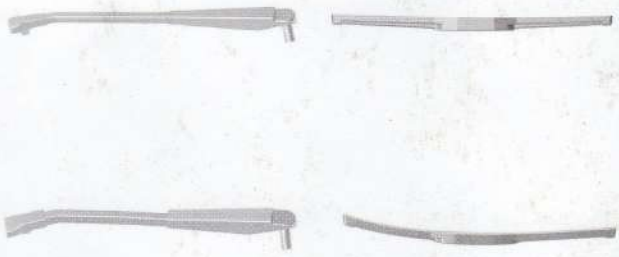
В 2002 году концерн «Даймлер – Крайслер» (Daimler – Chrysler) воздал должное своему создателю Вильгельму Майбаху, основав бренд «Майбах», выпускающий роскошные автомобили люкс-класса. С 2015 года компания существует в виде суббренда «Мерседес-Майбах» (Mercedes-Maybach), производящего эксклюзивные модификации автомобилей «Мерседес-Бенц» S-класса.

В. Майбах за рулем «Мерседеса». 1903 год.

В НОМЕРЕ 104

- УСТАНОВКА НАКЛАДОК В САЛОН, СБОРКА И УСТАНОВКА СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЕЙ
- ЗИС-5: РАБОЧИЙ, КРЕСТЬЯНИН, СОЛДАТ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- КОРОТКИЙ РЫЧАГ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ
- ПРЯМАЯ ЩЕТКА СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ
- ДЛИННЫЙ РЫЧАГ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ
- ИЗОГНУТАЯ ЩЕТКА СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!